

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA SEDE QUITO

**CARRERA: GESTIÓN PARA EL DESARROLLO
LOCAL SOSTENIBLE**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de: LICENCIADO EN
GESTIÓN PARA EL DESARROLLO LOCAL SOSTENIBLE**

**TEMA:
IMPACTO SOCIAL DE LA CARRETERA QUITO-RIOBAMBA EN LA
POBLACIÓN DE LASSO PROVINCIA DE COTOPAXI**

**AUTOR:
GONZALO EDUARDO QUINTANA QUISPE**

**TUTOR:
VÍCTOR HUGO TORRES**

Quito, julio de 2017

DECLARATORIA DE COAUTORÍA DEL DOCENTE TUTOR/A

Yo declaro que bajo mi dirección y asesoría fue desarrollado el Ensayo Académico, con el tema: Impacto social de la carretera Quito-Riobamba en la población de Lasso provincia de Cotopaxi, realizado por: Gonzalo Eduardo Quintana Quispe, obteniendo un producto que cumple con todos los requisitos estipulados por la Universidad Politécnica Salesiana, para ser considerados como trabajo final de titulación.

Quito 26 de julio de 2017.



Víctor Hugo Torres Dávila
C.I. 1704490570

CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

Yo, Gonzalo Eduardo Quintana Quispe, con documento de identificación N° 1712197738, manifiesto mi voluntad y cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy autor del trabajo de titulación titulado: “Impacto social de la carretera Quito-Riobamba en la población de Lasso provincia de Cotopaxi”, mismo que ha sido desarrollado para optar por el título de: Licenciatura en Gestión para el Desarrollo Local Sostenible, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En aplicación a lo determinado en la Ley de Propiedad Intelectual, en mi condición de autor me reservo los derechos morales de la obra antes citada. En concordancia, suscribo este documento en el momento que hago entrega del trabajo final en formato impreso y digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.



.....
Gonzalo Eduardo Quintana Quispe
1712197738
Quito, 26 de julio de 2017

Dedicatoria

A mí amada familia:

Quiero contarte Madre que el niño, ahora un hombre, que engendraste con mi padre, que no lo tenemos ya entre nosotros; sí, al que le enseñaste junto a mis hermanas que la vida no siempre es fácil pero hay que luchar por ella, al que le diste una vida con muchas de alegrías y buenas enseñanzas, Yo “tu hijo” estoy terminando una etapa más de mi vida académica y como tú sabes me casé con el amor de mi vida, una mujer maravillosa y cariñosa, tu mi amor Sorayda Román, eres pilar fundamental de todos los proyectos que hemos emprendido, pues me has ayudado en todo, a lo largo de un poco más de estos cuatro años; al apoyo y comprensión de mis adorados hijos: Milena y Cristopher que de cierta manera son los sacrificados en el proyecto ya que por este propósito y no por mi deseo, he tenido que perderme de muchos de sus momentos o deslindarme de ciertas actividades como padre o como esposo. Es por esto que quiero decirles a todos que los amo y hacer un compromiso de seguir adelante en mi vida profesional.

Por todo eso y más a todos mil gracias.

Agradecimiento

En el transcurso de nuestra vida estudiantil, La academia representa una de las etapas fundamentales por ser los artífices de la propuesta profesional diferente enmarcado al servicio de la comunidad, es así, que presento mi sincero agradecimiento a la Universidad Politécnica Salesiana que, a través de sus autoridades y maestros han direccionado el conocimiento académico, a través de los aportes que semestralmente nos impartieron.

A Lola Vásquez por el apoyo inicial, Pablo Ortiz por su acertada dirección, a Víctor Hugo Torres por la tutoría del trabajo y a Elizabeth Bravo lectora del presente Ensayo.

A lo largo de este trabajo, muchas personas, instituciones, amigos y compañeros se han hecho presente con aportes a la visualización y consecución del tema que despertó mi interés, en relación al planteamiento de la Carrera Gestión para el Desarrollo Local Sostenible; por todo y a todos, gracias.

Gonzalo Quintana.

Índice

Introducción	1
CAPITULO UNO	7
Marco Teórico: El Buen Vivir Local	7
1.1. El Buen Vivir.....	7
1.2. Espacio, lugar y paisaje	11
1.3. El Desarrollo Local	15
1.4. Las Comunidades y su Desarrollo	19
1.5. Marco normativo	25
CAPITULO DOS	28
Las Vías y la movilidad en el Ecuador.....	28
2.1. La Política Vial.....	30
2.2. La Red Vial del Ecuador	31
2.3. Tipos de Transporte del Ecuador.....	32
2.4. Eje Vial o Troncal Vial del Ecuador	34
2.5. El Proyecto: Ampliación de la vía a 6 carriles, Jambelí - Latacunga - Ambato	35
CAPITULO TRES	38
La población de Lasso: antes y después de la ampliación vial	38
3.1. Lasso se quedó con los recuerdos.....	45
CONCLUSIONES	52
REFERENCIAS	56
Anexos	60

Índice de anexos

Anexo 1. Mapas	60
Anexo 2. Tablas	61

Resumen

Este trabajo aborda el impacto que tienen las nuevas construcciones que el Estado ecuatoriano inició a partir del 2008; en este tema daremos una mirada en las nuevas carreteras, entendiendo que desde tiempos precolombinos las vías y carreteras a nivel mundial han marcado el eje determinantes para el desarrollo de los pueblos, pero las mismas que sin adecuados procesos de socialización o de participación ciudadana, no contemplan ciertos aspectos como el Buen Vivir o Sumak Kawsay establecidas en nuestra Constitución, pues la aparente visión de modernización o cambio de matriz productiva estatal ha dejado saldos negativos en pequeñas poblaciones, como es el caso de las poblaciones de Salcedo y Lasso. El presente trabajo se centra en el impacto de la Carretera E35 en la población de Lasso, pues como lo relatan sus pobladores, su vida y actividades económicas se han perjudicado pues dependían del cruce de la Vía Panamericana. En Lasso se conectaba las provincias del norte, centro y sur del país, lo que generaba la presencia de personas nacionales y extranjeros que paraban ahí como un centro turístico y de abastecimiento, dada la cantidad importante de tiendas, restaurantes, suvenires, vulcanizadoras, estaciones de servicio (gasolineras), entre otros negocios que generaban su actividad económica y de las familias que habitan el sector, pero la inauguración de la nueva carretera, sumado a otros problemas surgidos tras su construcción, hizo que se cambie radicalmente su vida cotidiana.

Palabras Claves

Panamericana, Buen Vivir, Eje vial E35, Impacto social, Desarrollo Local

Abstract

This work analyzed the impacts of the new constructions done by Ecuadorian State since 2008; specially the new roads, understanding that since pre-Columbian times the roads and highways globally have marked the axis for the development of the people. Without adequate processes of socialization and citizen participation could aspects such as Sumak Kawsay included in our Constitution; the apparent vision of modernization or change of the productive matrix, has left negative balances in small populations of our nation. One example in the Sierra region are the populations of Salcedo and Lasso. This work deals with the impacts of the E35 Road in Lasso. As it is related by the people, their everyday life and economical incomes have change since they depended on the Pan Americana Road that connected the different provinces of the North, Center and South of the country. This condition generated the presence of national and foreign visitors that stayed there for tourism or supply, as they had a large number of shops, restaurants, souvenirs, service stations (gas stations), among other businesses that generated Its economic activity and the families who live in the sector, but the inauguration of the new road, coupled with other problems that arose after its construction, radically changed its daily life.

Keywords

Pan American, Good living, E35 Road, Social impact, Local development.

Introducción

Desde siempre en el mundo entero las vías o carreteras han sido un eje primordial para el desarrollo de los pueblos y naciones. En América del Sur como no puede ser de otra manera, desde tiempos precolombinos en el Imperio Inca o Tahuantinsuyo se construyó el sistema o red vial que servía para movilizar los productos obtenidos de la agricultura, recolección de alimentos o confeccionados a los diferentes lugares de destino para aplicar la forma de comercialización que en esos momentos imperaba, el cambio o trueque; también servía para entregar noticias, órdenes o disposiciones en todo el imperio y además para los viajes y visita de los gobernantes o el mismo Inca.

Los Incas tuvieron uno de los más avanzados sistemas de carreteras, destacándose dos arterias de vías principales interconectados; la primera era la de la Región Andina o de Cono Sur, que iba desde los territorios como Colombia pasando por Quito, El Cuzco, Ingapirca, rodeaba el Lago Titicaca y la segunda vía de los inca era la zona de la Costa o litoral que atravesaba una cantidad de importantes las poblaciones del imperio¹.

La comunicación fue una de las razones principales por la que los incas construyeron su red de caminos o chaquiñanes, ya que por estos, los “chasquis” o mensajeros del imperio recorrían grandes distancias para llevar las noticias o “quipux” que eran un sistema complejo de nudos que circulaba por todo el Imperio de Tahuantinsuyo.

En este contexto en el Tahuantinsuyo el sistema vial Inca ha sido uno de las más importantes y trascendentales obras que la humanidad ha podido realizar para dar a conocer la organización social y económica que existía en esos tiempos dando un

¹ Ver Anexo: Mapa 1 Sistema vial Inca.

aporte a la historia ya que ha sido incluida en el Patrimonio de la Humanidad, como lo difunde el periódico matutino: (El Comercio, 2015):

El Camino del Inca es una red magistral de comunicación vial que se extendió a seis países de Sudamérica; fue declarado como Patrimonio Mundial de la Humanidad por la Unesco, una distinción que reconoce el ingenio de un sistema prehispánico que sorprendió al mundo, este extraordinario sistema de caminos y senderos se extiende por una de las zonas geográficas del mundo de mayores contrastes, entre los Andes, la selva tropical, las costas del Pacífico y desiertos que constituían el “Qhapaq Ñan” (Camino Inca en quechua); destacó un comunicado de la Unesco, que servían al Inca para controlar su imperio (El Tahuantinsuyo), extendido desde Argentina a Chile, Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia, y estaban unidos por un gran entramado de caminos. (El Comercio, 2014).

Según Luis Lumbreras Flores, arqueólogo peruano a cargo del proyecto “El Camino Inca” del Ministerio de Cultura de su país, en una entrevista realizada por el periódico mencionado comenta acerca del tema:

Esta denominación significa para los seis países, el reconocimiento de uno de los monumentos más importantes del mundo andino, ya que El “Qhapaq Ñan” o la red de caminos más antigua de nuestra América, recorría longitudinalmente a lo largo de la Cordillera de los Andes, son unos 6000 kilómetros de sur a norte y teniendo toda la red entre costa, sierra y selva un total de 30.000 kilómetros de extensión. La distinción permitirá conseguir financiamiento de organismos internacionales para

la conservación y restauración de los senderos y santuarios que se levantaron en torno de la vía, afirman el arqueólogo (El Comercio, 2014).

Como nos podemos dar cuenta, según estos antecedentes los caminos y vías han tenido mucha importancia en la historia de nuestros pueblos, nacionalidades, ciudades o países; pues como no puede ser de otra manera las vías generan progreso ya que a la falta de ellas, las poblaciones no podrían existir evidenciando un vía-centrismo, es decir, el crecimiento o desarrollo de los pueblos, ciudades o países que giran en base a las vías o caminos que puedan construir los estados o naciones.

El Ecuador inició su vida republicana el 13 de mayo de 1830 y que al transcurrir el tiempo y por falta de un sistema vial de comunicación, en nuestra república se vivía momentos de separación regional, ya que existían grandes distancias para transportar mercancías y pasajeros a los principales centros poblacionales y de comercio, es decir los mercados que en su momento en nuestro país existían, es decir de Guayaquil a Quito o viceversa, los que estaban desprovistos de alimentos y mercancías que tanto en una u otra zona se producían. En esos tiempos en nuestro país, las mulas y los Guandos², eran la única forma de movilización real, se los consideraba como el transporte pesado nacional. Se requería urgentemente formas más adecuadas y rápidas para transportar mercancías y la movilización humana.

El ferrocarril transandino ecuatoriano, comenzó su construcción en diferentes gobiernos, iniciándose en el de Gabriel García Moreno (1861-1865), siguiendo por los gobiernos de Ignacio de Veintimilla (1878-1882) y José María Plácido Caamaño

² Guandos: Indígenas que acarreaban grandes cargas por grandes distancias.

(1884-1888) hasta el Gral. Eloy Alfaro (1897-1901) culminado esta prioritaria obra para el país (Pino, 2017).

En la actualidad las nuevas construcciones que el Estado Ecuatoriano ha implementado en muchos sectores del país, han significado un avance estructural en lo que tiene que ver con el progreso del mismo; es así que tenemos una variedad de obras entre las cuales se destacan como obras importantes, por ejemplo, las nuevas vías de primer orden interprovinciales; como es el caso de la (E35) a la que haremos referencia.

La vía Quito - Ambato, es una obra de 90 Km que empezó su construcción en el año 2013 e incluyó en el proyecto: La ampliación de la vía a seis carriles en ciertos tramos, dos pasos laterales, puentes a desnivel, puentes elevados y pasos para el ferrocarril, obra fue inaugurada oficialmente, que según la publicación del periódico (El Comercio, 2015) por el Presidente Rafael Correa el 26 de marzo del 2015. La misma ahorrará alrededor de 40 minutos al viaje de la ciudad de Quito hasta la ciudad de Ambato y se calcula que 28.000 vehículos al día circularían aproximadamente por esta vía; pues se eliminan los cuellos de botella según: Javier Castellanos³.

Pero al hablar de las carreteras que los gobiernos de toda Latinoamérica han construido, reflejan una serie de factores de índole negativa, que han salido a la luz pública al puro estilo de los gobiernos más criticados en esta parte del mundo (los neoliberales). En estos últimos tiempos en casi todos los países de la nuestra región hay evidencias de corrupción en las contrataciones con empresas constructoras evidenciando el sobreprecio, coimas a altos funcionarios públicos a cargo de importantes Carteras de Estado; esto ha generado que los noticieros y la opinión pública de los países involucren y critiquen también el desempeño de los gobernantes

³ Director del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en Cotopaxi.

de turno, que más allá de reflejar obras para el desarrollo de las localidades, dejan un sabor amargo por todo la carga de malestar generada por el fantasma de la corrupción, y que en algunos países como el nuestro siguen siendo “secreto a voces” y con muy pocas expectativas que los verdaderos responsables puedan dar cuenta de sus actos.

Otro de los problemas es que a los Gobiernos Locales o GAD's, en relación de su gestión y ejecución de recursos para las diferentes obras, se considere en muchos de casos la coyuntura política o partidista, es así que la construcción de obras (carreteras), están planificadas para dar ventajas a ciertos sectores en especial a los grandes productores o empresas transnacionales que necesitan de esta infraestructura para sacar sus productos a los mercados, siempre y cuando estén alineados al gobierno de turno; dejando en la indefensión a los pequeños y medianos productores, es decir a las pequeñas y medianas localidades.

La causa de muchos problemas que aquejan los moradores de las localidades es la falta de diálogo y planificación directa del Estado con estas poblaciones para que exista una verdadera participación ciudadana en la reconstrucción de su futuro, pues al parecer se ve como una realidad lo que menciona (Juan Cuví, 2012),

En estas últimas décadas El Consejo de Participación Ciudadana y Control Social (CPCCS), se convirtió en un instrumento eficaz para neutralizar y someter en un laberinto de procedimientos y trampas al ciudadano común y corriente.

Por estas razones nos preguntamos: ¿Qué pasa con las localidades, las cuales “el progreso”, las dejó de lado como la pequeña población de Lasso?, ¿Cuál es el impacto social y económico que significa que su principal vía que cruza por el centro de esta pequeña urbe ya no sirva como panamericana para unir las ciudades interandinas?

En este sentido, se estableció la problemática que estaría atravesando la localidad de Lasso, pues es necesario realizar un estudio que evidencie la situación de la misma y sus pobladores, para determinar lo planteado y evidenciar el costo social que esta pequeña población está atravesando luego de la construcción de la nueva vía panamericana.

CAPITULO UNO

Marco Teórico: El Buen Vivir Local

1.1. El Buen Vivir

Nuestros pueblos ancestrales, desde tiempos precolombinos han vivido con respeto hacia la naturaleza y su entorno en armonía; a esto se lo conoce como Sumak Kawsay o Buen Vivir y su historia ha trascendido a través del tiempo.

El Sumak Kawsay desde la cosmovisión andina implica armonía y equilibrio en relación del ser humano con la naturaleza o Pacha Mama y sus elementos, viviendo en forma plena y complementaria de reciprocidad con estos, se basan en los conocimientos de respeto en los saberes ancestrales como sentido de identidad, de forma armónica que trasciende incluso a la vida espiritual, concebidos por la protección de los grandes espíritus como las montañas, ríos, animales y las distintas formas de vida con su diálogo indeleble con quien se comparte en convivencia colectiva, como dice (Mamani, 2010) en su texto recogido por (Pilataxi, 2014):

La cosmovisión de los pueblos indígenas es que todos y todas somos parte de la Madre Tierra, de la realidad concreta de la Pacha Mama, todos dependemos de todos, todos somos complementarios. Cada piedra, cada animal, cada flor, cada estrella, cada árbol, cada fruto, cada ser humano, cada ayllu, es un solo cuerpo están unidos por diferentes dimensiones de todas a otras partes y entre las partes.

Es así que tomando estos conceptos ancestrales, que para los habitantes de América eran un forma de vida, de alguna forma recogidos y mencionados por Mamani y Pilataxi se han tratado de plasmar documentos emulando esta concepción como por

ejemplo: las visiones que en nuestros tiempos se traducen al “Buen Vivir” y que desde la visión del Gobierno en el documento de (Senplades, Plan Nacional del Buen Vivir, 2013) que dice:

El “Buen Vivir” es defender y fortalecer a la sociedad, el trabajo y la vida en todas sus formas. El primer paso es resolver el acceso a bienes, oportunidades y condiciones que garanticen al individuo, a la colectividad y a las generaciones futuras.

En cuanto al sistema vial este mismo documento expresa en su Estrategia Siete en cuanto a lo Territorial Nacional menciona:

El modelo territorial actual representa la interrelación de los procesos sociales y económicos que se desarrollan en el país, así como la articulación y la movilidad a través de redes de vías de comunicación, principalmente terrestres, que enlazan los asentamientos humanos complementariamente, la estructura del sistema en el territorio que articula principalmente por las vías terrestres de comunicación, las dinámicas humanas y las relaciones de tipo comercial, los flujos de personas movilizadas por el turismo, los servicios sociales y administrativos (Senplades, Plan Nacional del Buen Vivir, 2013).

Las vías o carreteras en América como en todo el mundo, son polos importantes que marcan el desarrollo, pues la existencia o no de estas, define aspectos fundamentales como que una determinada población tiene los medios para poder sacar al mercado los productos que producen, recolectan o confeccionan y así poder generar los recursos necesarios para la sustentabilidad y sostenibilidad de sus habitantes,

Las carretas en el contexto económico-político en muchos de nuestros países están marcadas por la consolidación de los mercados globalizados del capital, es así como ejemplo pondremos al Plan Puebla Panamá (PPP) de México, que su aparente motivación sería la búsqueda de soluciones geoeconómicas y geopolíticas a los problemas sociales, políticos, militares y económicos que viven las población del sur de este país y Centroamérica, remarcando iniciativas del Plan Nacional de Desarrollo Urbano 1995-2000 del expresidente Zedillo, el mismo que contempla ejes carreteros urbano-regionales, puentes interoceánicos y pasos centroamericanos, mejorando las interconexiones de los diferentes transportes entre barco, tráiler, ferrocarril, ferrobarcaza y avión, además de mejorando los sistemas de los medios electroinformáticos y de robotización para el ahorro de los procesos de almacenamiento, es decir un sistema integrado al mundo globalizado.

La iniciativa del gobierno mexicano que en un principio pudo ser concebida para provecho de los industriales y comerciantes de su país en el área centroamericana, apareciendo como el hermano mayor arrepentido que cuidaría los intereses de los menores; pero atrás de todo esto se encuentra el interés de México para enlazar a la región del Este de los Estados Unidos, en donde se encuentra concentrado el 80% de la economía de este país, poniendo a disposición líneas de ensamble maquilador, que permite la súperexplotación de la mano de obra mexicana, centroamericana y caribeña, pues sus salarios son extremadamente bajos.

El plan del Presidente Fox mantuvo en considerar al sureste de su país como un centro de distribución de riquezas, pues por la carretera interoceánica atravesarían cadenas productivas como el complejo petroquímico, considerado el más importante de América Latina, plantaciones forestales, parques industriales de maquila, siderurgias,

industrias agroalimentarias y pesqueras, además incluye en el proyecto al Banco mundial y su red de organizaciones ambientalistas transnacionales, integrando a 33 ecoregiones que representan el 12% de la biodiversidad mundial, enlazando 400 áreas protegidas (9.5 millones de hectáreas), el mismo que se convertiría en El Corredor biológico Mesoamericano, en donde los sistemas de información geográfica en el estudio de ecosistemas y de la ingeniería genética, transformarían las reservas naturales en bancos genéticos, la diversidad cultural indígena en bancos de saberes locales e intercalando Áreas Naturales Protegidas con plantaciones que también están diseñadas para obtener productos industriales, alimenticios o medicinales, convirtiendo maliciosamente a las carreteras en vías de flujo de materiales y energía evidenciando que las carreteras son verdaderos aceleradores del metabolismo social⁴.

Desde la perspectiva del Estado las vías o caminos son las herramientas que sirven a los diferentes niveles gubernamentales del Estado, para que cumplan con el deber constitucional de impulsar el desarrollo de los territorios o localidades del país de cumplir con las necesidades básicas de sus pobladores como: educación, salud, seguridad, participación, entre otros, se debe tomar en cuenta que las vías de comunicación especialmente los caminos vecinales, caminos, calles y carreteras marcan el desarrollo o retraso de estas, es por eso que las vías de comunicación cumplen un rol fundamental para comprender la lógica del desarrollo, es por esto que según el análisis de territorial SENPLADES:

⁴ El metabolismo social comienza cuando los seres humanos socialmente agrupados se apropian materiales y energías de la naturaleza y finaliza cuando depositan desechos, emanaciones o residuos en los espacios naturales, este concepto se ha concentrado en cuantificar los flujos de energía y de materiales (Toledo, 2013); en consecuencia podemos decir que los caminos o carreteras son los conectores en este sistema.

Las vis buscan viabilizar la implementación de la política pública en los territorios a través de la prestación de servicios para la reducción de brechas sociales y territoriales que permitan la erradicación de la pobreza (Senplades, Plan Nacional del Buen Vivir, 2013).

1.2. Espacio, lugar y paisaje

En los conceptos relacionados con el bienestar de las poblaciones hay que tomar en cuenta temas importantes como el espacio, el lugar y el paisaje que lo analizamos con dos autores que exponen sus puntos de vista:

Es así que en primer plano nos referiremos primero a los conceptos que Luis Sánchez manifiesta en su libro *Geografía Humana: Conceptos Básicos y Aplicaciones*:

El concepto de espacio se entiende como lo existente en el ambiente físico pero sin embargo, todas las áreas tienen significados para todas las personas en determinado momento, es decir son espacios que tienen significado de memorias o experiencias y se percibe como lugar social no menos concreto ni menos subjetivo; con esa perspectiva, los elementos fundamentales de este no eran cosas que pudiesen ser medidas u observadas a simple vista, tales como sentimientos, significados, valores, metas, entre otros; que se producen y reproducen en él (Sánchez, 2012).

La perspectiva estructuralista, sugiere que la sociedad solo puede ser estudiada observando las estructuras que conectan todas las partes; un acercamiento que explora las relaciones existentes entre las cosas observables y entre las estructuras ocultas que solo pueden ser

teorizadas. La corriente posestructuralista se centra en la transformación de espacios en lugares; en este sentido, “LUGAR” es un espacio socialmente construido (Sánchez, 2012).

El concepto de “paisaje” también refleja un espacio que puede tener significados específicos; el “PAISAJE” es un espacio o lugar; físico o cultural, que se contempla y no se está físicamente dentro de él, en el momento de la contemplación. No obstante, los paisajes también pueden ser la manifestación física de los significados asignados a los lugares. Los paisajes están llenos de significados sociales, culturales y políticos; y desempeñan un papel importante en la estructuración de nuestro día a día. Pueden ser instrumentos de comunicación, ser leídos e interpretados por quienes los contemplan; se relacionan a la creación de etiquetas y categorías sociales, como la raza y etnicidad (Sánchez, 2012).

Por su parte Diego Hernández manifiesta sobre los mismos temas en su libro *Reseña de "La naturaleza del espacio"*

Una de las categorías medulares dentro de la geografía es el espacio, cuyas observaciones y resultados parten de un sistema descriptivo y cualitativo de las relaciones sociales y su entorno. Aunque la relevancia de estudiar al espacio no constituye un motivo reciente, resulta importante analizar qué otros elementos, categorías o factores se ofrecen en cada nuevo intento exploratorio, pues ello implica repensar las interrelaciones y las prácticas territoriales propias de la dinámica social. Evidentemente, esto significa una relación recíproca entre los

procesos de transformación de las estructuras sociales y el individuo con relación al espacio, tomando en cuenta que el espacio adquiere contenido a partir del reconocimiento de los vínculos entre el individuo y la sociedad (Hernández, 2001).

Los lugares se comprenden en su evolución dependiendo de la consideración del eje de las sucesiones y del eje de las coexistencias. El lugar es el objeto de una razón global y de una razón local, cada lugar en el tiempo se enfrenta con el pasado (Hernández, 2001)

Por otra parte los conceptos como región y territorio son importantes de mencionarlos, por su contenido y sobre todo lo que abarca dentro de su significado como de su espacio físico, donde se reconoce que el espacio es el que reúne a todos, con sus múltiples posibilidades, que son posibilidades diferentes de uso del espacio (Hernández, 2001).

El territorio es como un todo que convierte un momento dato en armonía, forzada entre lugares y agentes situados en los centros motores de la información, esto provoca que las relaciones entre sociedad y naturaleza se vayan sustituyendo de un medio natural por un medio cada vez más artificial, es decir, sucesivamente instrumentalizado por esa misma sociedad (Hernández, 2001).

En consecuencia los espacios, lugares y paisajes que tanto Sánchez como Hernández lo explican son elementos geográficos de coexistencia social, Hernández por su parte nos incita a reconsiderar el debate sobre problemas como la región, el lugar, las redes, las escalas, el orden local y global, en las que confluyen: el paisaje, la configuración territorial, la división territorial del trabajo, el espacio producido o productivo, sus

formas rugosidades y las formas contenidas. Sánchez por su parte también piensa que el que el lugar, lugar y paisaje son elementos que parten desde la misma geografía humana, en donde las memorias, la observación y los significados representan la creación de etiquetas y categorías sociales.

En la geografía la región es un concepto menos flexible, su definición espacialista se basa en el estudio como se diferencia una región de otra. Los términos como “localidad”, o “territorio” y sobre todo “lugar” pueden sustituir al de “región”; a veces la región se define cualidades homogéneas de sus habitantes; para poner ejemplos mencionaremos algunos como el uso de la tierra, composición de los suelos, formas geológicas, flora y fauna; y la función de las relaciones coherentes entre elementos diversos; como: regiones funcionales urbanas; en otras ocasiones la región se define desde las cualidades físicas del terreno, régimen climatológico, entornos contruidos, límites tangibles. Y otras depende de ideas, de un sentimiento de pertenencia, de sentimientos, formas de vida, su historia imaginada y similar. Las regiones se hacen o construyen tanto en la imaginación como de forma material, y aun siendo como entidades, las regiones cristalizan como forma distintiva de una mezcla de proceso material, social y mental. La región se convierte en territorialización de un lugar geográfico determinado. (Harvey, 2007)

Haciendo una retrospectiva de nuestra historia pues, durante la independencia, los serranos y costeños se fueron determinando; por su diferente realidad en el aspecto geográfico y obviamente diferenciándose por la producción y actividades económicas, que a pesar de estas diferencias, tienen similitud ya que son actividades de producción netamente agrícolas. Ya en la vida republicana la pugna por liderar el poder político tanto de la floreciente economía serrana y los de la región Costa que también no se

querían quedar atrás, decae la producción de textilera y la explotación de las minas en la segunda mitad del siglo XIX; se produce una crisis económica en la Sierra ecuatoriana comenzando una gran migración de los serranos a la Costa.

La Costa ecuatoriana en cambio vivía los primeros años de su bonanza agroexportadora, al tiempo que las fuerzas capitalistas agrandaba el mercado, se produce el derrumbe del "boom" cacaotero, luego en 1925 se produce la Revolución Juliana luego de derrocar a Gonzalo S. Córdova; a través de la cual se consolida el proyecto del Estado centralizador donde la Sierra recupera su espacio y empieza a consolidar su poder fortaleciéndose con la explotación del petróleo.

En todos los eventos que durante la historia se han dado en nuestro país, las diferentes poblaciones han tenido organización o reorganización territorial consciente o inconscientemente, lo que ha determinado un cambio beneficioso para unos, pero perjudicial para otros, pues el "Territorio" y la "Región" son expresiones de la espacialidad de poder y de las relaciones de conflictos que de ella resultan; y los procesos derivados de sus dinámicas, constituyen la esencia de la vida social; ellas mismas son formas creadas socialmente; no son simples vacíos, participan activamente en los sistemas de interacción, y son el producto de la correlación del espacio/poder/saber, que provee las bases para espacializar y temporalizar el funcionamiento del poder (Soja, 1989). (Montañez Gomez Gustavo y Delgado, 1998).

1.3. El Desarrollo Local

Desarrollo local se entiende como el proceso de transformación de la economía y una sociedad territorial, orientada a superar los diferentes cambios estructurales entre ellos la globalización, con una finalidad como la de mejorar las condiciones de vida de una determinada población local, es indispensable mencionar también que, para referirnos

a lo local es porque está enmarcado por lo global, es así que es preciso reconocer la inscripción mutua de estos dos conceptos relativos, cada uno con su característica, en la globalización analizará las grandes determinaciones sistémicas y estructurales, mientras que, lo local analizará aspectos específicos de la sociedad.

El desarrollo local resulta de la conjunción entre los diferentes actores sociales, políticos y económicos que participan en los procesos de desarrollo de los territorios. En el desarrollo el territorio es parte de la identidad y genera que sus actores sociales estén en correlación directa en forma sistemática, en fin el territorio, es un espacio donde convergen los actores sociales y las estructuras para resolver conflictos y poder desarrollarse.

Después de la segunda guerra mundial se sienta las bases de la nueva división del trabajo y las economías de los países Occidentales y Orientales crecieron a través las industrializaciones tanto bélicas, manufactura así como también espaciales, esta época se ve marcada también por la división de “los mundos” en nuestro planeta, dejando como primer mundo al Occidental o Capitalista, al Oriental o socialista como segundo mundo y llamándonos Tercer Mundo a la zona marginal, países en vías de desarrollo o países dependientes a quienes vivimos en América Latina y África (Arocena, 1995).

Durante los años setenta y ochenta se ensayaron diferentes fórmulas para salir de la crisis: desde las políticas monetaristas y antiinflacionarias hasta los ensayos keynesianos, pero esto detonó en una creciente o progresiva exclusión de sectores cada vez más amplios de las poblaciones del mundo entero, pero a finales de los años setenta en los países industrializados se agudiza la crisis y se comienza a pensar en las problemáticas “locales” e impulsar el concepto de “Desarrollo” siendo sustituidas las

teorías “macro dinámicas⁵” por la ideología de lo “pequeño” y lo “Local” sirviendo a muchos países del tercer mundo para movilizaran poblaciones marginadas y dinamizar algunas de sus sociedades (Fortunato, 1976).

Es necesario comprender que el desarrollo Local no siempre estará ligado a la construcción de una uniformidad global, pues los territorios o localidades son de distintos tamaños y distinta forma, además todos tienen distinta complejidad, pues no todos tienen una realidad homogénea en sus procesos locales; según Pietro (1999) dice que: “Lo local es un concepto relativo a un espacio más amplio. No puede analizarse lo local sin hacer referencia al espacio más abarcador en el cual se inserta (parroquia, municipio, provincia, región, nación). Actualmente se juega con la contraposición local/global mostrando las paradojas y relaciones entre ambos términos”.

Hay que tomar en cuenta que son los actores locales los afectados directos de los procesos de desarrollo y lo que comprende su marginación y son ellos quienes están en condiciones para encontrar y proponer soluciones (Arocena, 1995).

En el Ecuador al igual que otros paises de la región, los actores públicos, privados y los del Tercer Sector, vinculados al Desarrollo local, se desempeñan en un contexto histórico de reforma estatal que promueve la descentralización las competencias y funciones del gobierno central de esto hay que resaltar la reciente participación de los usuarios de los recursos en la toma de decisiones así como en la gestión local. (Torres Dávila & Valarezo, 2004).

El Desarrollo Local es todo y va desde los barrios, las ciudades, creando iniciativas de organización y generando propuestas de desarrollo de la vida alternativas para el Buen

⁵ Teoría Macro dinámica: Teoría del crecimiento económico.

Vivir o crear impactos y cambios desde lo local hacia lo nacional basados en los siguientes principios: **Unidad:** Observan la unidad de ordenamiento jurídico, la unidad territorial, la unidad económica en la igualdad de trato, como expresión de la soberanía del pueblo ecuatoriano, **Solidaridad:** tienen como obligación compartida la construcción del desarrollo justo, equilibrado y equitativo de las distintas circunscripciones territoriales, **Coordinación y corresponsabilidades:** Tienen responsabilidades compartidas con el ejercicio y disfrute de los derechos de la ciudadanía, el buen vivir y el desarrollo de las diferentes circunscripciones, **Subsidiariedad:** Privilegiar la gestión de los servicios, competencias y políticas públicas, con el fin de mejorar su calidad y eficacia y alcanzar una mayor democratización y control social de los mismos, **Complementariedad:** Articular sus planes de desarrollo al Plan Nacional de Desarrollo y gestionar sus competencias de manera complementaria para hacer efectivos los derechos de la ciudadanía y el régimen del buen vivir y contribuir así al mejoramiento de los impactos de las políticas públicas promovidas por el Estado, **Equidad interterritorial:** Garantiza el desarrollo equilibrado de todos los territorios, la igualdad de oportunidades y el acceso a los servicios públicos, **Participación ciudadana:** garantiza la elaboración y adopción compartida de decisiones entre los diferentes niveles de gobierno y ciudadanía, **Sustentabilidad del desarrollo:** Priorizaran las posibilidades, capacidades y vocaciones de sus circunscripciones territoriales para impulsar el desarrollo y mejorar el bienestar de la población, e impulsarán el desarrollo territorial centrado en sus habitantes, en su identidad cultural y valores comunitarios.

El desarrollo humano se realiza a través de los programas y proyectos con gran sentido social, como por ejemplo la alfabetización de jóvenes y adultos o la construcción de

caminos para que los barrios, parroquias, provincias tengan acceso para las actividades económicas o simplemente de movilidad y comunicación de estas. (GAD, 2015).

1.4. Las Comunidades y su Desarrollo

El Ecuador es un país con una población rural importante, según el censo del 2010, esta representa el 37,23% de los cuales 2'666.464 son mujeres y 2'726.249 son hombres⁶ de la población total de nuestro país; quienes tienen su principal forma de generar recursos para sus habitantes y sus familias al campo y la producción agropecuaria. Estas prácticas se mantienen mucho tiempo, aún antes de la colonia, como lo señala Lizardo Martínez.

El Ecuador y el sector rural tiene una característica en lo que tiene que ver su diversidad, tanto en lo que se refiere al sector agrario y su estructura productiva, así como en la conformación de los sujetos sociales y formas de organización social en las prácticas culturales; se trata del tercer país más pequeño en superficie de Sudamérica con una extensión de 285.000 km², solo seguidos por los países de Uruguay y Surinam, pero también altamente diferenciado en sus tres regiones. El agro en la ruralidad es el motor del crecimiento económico, conjuntamente con el petróleo, los problemas rurales que tienen que aguantar por muchas razones estarán presentes al menos en los 20 años por venir, como: las transformaciones rurales, las políticas agrícolas, el capital financiero, el mercado, la poca sostenibilidad, la tecnología y el capital social, han hecho en parte que la sostenibilidad de la ruralidad, todo esto hace que se enmarque desde en el discurso actual sobre este

⁶ Ver Anexos: Tabla 1 (POBLACION POR AREA DEMOGRÁFICA)

sector encontrando muchas referencias sobre el tema, que denotan que la ruralidad es un sector cada vez más desvalido (Martínez, Antología de estudios rurales, 2000).

El autor añade que:

Evidenciándose los problemas de la ruralidad en el Ecuador, en especialmente en la llamada Década Perdida, nuestro país se convirtió en un verdadero laboratorio de investigación social sobre todo en el sector rural. Los principales agraristas del continente tenían la posibilidad de estudiar, cotejar hipótesis y plantear nuevas perspectivas sobre un espacio rural pequeño, pero muy rico en diversidad de procesos sociales la reforma agraria, la colonización, la diferenciación social, entre otros aspectos se generaron estudios sobre los cambios agrarios y sobre el campesinado en los nuevos paradigmas en las cuestiones del desarrollo del sector. (Martínez, Antología de estudios rurales, 2000).

Las conclusiones de varias investigaciones resaltan la situación de la ruralidad en el país y uno de los problemas más graves que se comprobó es que la información de las diferentes regiones o sectores como la sierra, la costa, la amazonia y galápagos han sido recopiladas en forma desigual. No habiendo una equivalencia visible sobre la información, se debería generar mayores referencias sobre las localidades o sectores tienen menor cantidad de datos de referencia. De los temas analizados solo podrá llegar a realizar nuevas conclusiones cuando se equilibre el conocimiento sobre todo sector rural del país.

Considero que esto va más allá de lo que tiene que ver sobre la información de una u otra región; más bien se pretende que prime lo Urbano sobre lo Rural implantándose como una constante en esta lógica mundial o global. Como los menciona (Martínez, Antología de estudios rurales, 2000):

En el contexto de los cambios que se están produciendo en el área rural, se puede apreciar que la misma gente va tratando de urbanizar el campo, tenemos por ejemplo a Sebastián Carrasco, quien creó su propia marca de jeans “Far West”, es uno de los confeccionistas más exitosos en la historia de la industria textil de Pelileo.

Sebastián Carrasco es propietario de dos fábricas, una ubicada en El Tambo una de las localidades de la Provincia de Tungurahua, su negocio cuentan con tecnología de punta y la nueva recién establecida también en el campo, tiene además una finca lechera. Además a comienzos del 2000 empezó la construcción del primer mall o centro comercial de El Tambo, un edificio de tres pisos que tiene espacio para 18 almacenes (Martínez, “Vamos dando la vuelta” Iniciativas endógenas de desarrollo local en la Sierra ecuatoriana, 2009).

Como podemos darnos cuenta, lo urbano está cimentando raíces en lo rural, es decir que dentro de lo rural se ve la tendencia por un modelo urbanista. Lo mismo sucede no solo en esta localidad, pues en la población de Lasso también existen cantidades importantes de industrias como fábricas de diferentes especialidades, entre estas están Aceropaxi (Novacero), Indulac, La Avelina, Lácteos Tanicuchí, productos Familia (Sancela), Aglomerados Cotopaxi, Textiles Rio Blanco y gran variedad de empresas florícolas (PDOT GAD Latacunga, 2016), que modifica el escenario rural de esta localidad haciéndolo en la lógica de lo urbano y en esta lógica se ha insertado un

parque industrial, pero hay que tomando en cuenta las florícolas y la industria de lácteos es del contexto rural.

La problemática de la Provincia de Cotopaxi exige mirar al desarrollo local desde las múltiples oportunidades y desafíos de una perspectiva intercultural del territorio, privilegiando el rol social y la transformación del GAD provincial, basado en paradigmas organizacionales y de fortalecimiento de la democracia, la gerencia y el cumplimiento de las metas provinciales de desarrollo. La aspiración que se cumplan en la provincia con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), con ello se mejoraría un alto porcentaje del nivel de vida de nuestra población, tanto en organizaciones sociales como en las organizaciones locales y no gubernamentales en la consecución de metas y objetivos de corto, mediano y largo plazo.

En el año 2000, los jefes de Estado y Gobierno de 189 países miembros de las Organización de las Naciones Unidas, entre ellos el presidente de Ecuador, firmaron la declaración del Milenio, que incluyó el compromiso de cumplir con ocho objetivos de desarrollo, para lo cual se fijaron dieciocho metas y cuarenta y ocho indicadores cuya finalidad es construir un mundo más justo, próspero y pacífico.

Hablar de desarrollo local implica distinguir dos dimensiones que usualmente se confunden con el léxico de la política pública: a) Crecimiento de la economía local, y b) el desarrollo de los territorios, que vinculan las relaciones existentes entre los instrumentos de programación de gestión pública por resultados, implicados al proceso de construcción de estrategias territoriales para el cumplimiento de los ODM y la dinámica del desarrollo económico territorial. (CONGOPE, 2007).

o población urbana en el Ecuador según datos por (Inec, 2010), en su censo de población y vivienda; representa el 62,77% del total de los habitantes, de los cuales

4'639.352 son mujeres y 4'451.434 son hombres⁷, pero es muy importante considerar que lo urbano (bien o mal, ordenada o no) ya está construido. Hay corrientes que plantean regresar a lo rural ya que en estos tiempos las provisiones de alimentos con el tiempo cada vez más escasas y con tendencia a empeorar la situación alimenticia en todo el mundo ya que este por su crecimiento demanda una mayor agrícola.

En consecuencia podemos decir que la ruralidad se encuentra en peligro de extinción, pero al contrario que una especie del planeta desaparece, podríamos pensar que esta muere y nada más, pero si la ruralidad simplemente al disminuir su capacidad de producción estaría condenando al mundo a una a debacle alimenticio, esto hace que lo urbano y lo rural necesariamente tiene que aunar esfuerzos; el primero para mantenerlo y mejorar la vida de sus habitantes, es decir haciendo sustentable al campo; los habitantes de la ruralidad por su parte deben empoderarse de su territorio y mantenerlo saludable y saludable.

La ruralidad debe ser la expresión, entre otros aspectos, de nuevas configuraciones territoriales motivadas por una interacción entre campo y ciudad; de nuevas formas de difusión de las actividades económicas en el medio rural, pero inmerso en los procesos de globalización económica y de reformas de ajuste estructural que desregule los mercados e integre la agricultura al mercado real. La ruralidad por su parte debe generar lógicas de funcionamiento socioeconómico de las mismas localidades.

Este fenómeno se asocia a las nuevas configuraciones territoriales ocasionadas por la urbanización e industrialización y una interacción entre campo y ciudad. Ramírez (2002) señala que:

⁷ Ver Anexos: Tabla 1 (POBLACIÓN POR ÁREA GEOGRÁFICA)

Tradicionalmente se ha enfocado en el análisis bajo el supuesto que las áreas rurales y urbanas se especializan sectorialmente, concentrándose las áreas rurales en las actividades agrícolas, este enfoque es limitado. La difusión de las actividades secundarias y terciarias en el medio rural ha provocado la formación de estructuras regionales “híbridas”, rurales y urbanas, rompiendo la clásica dicotomía entre lo rural y urbano configurando una nueva ruralidad o una nueva urbanidad. La visión territorial de lo rural permite visualizar su multiplicidad de funciones, asociada al desarrollo agrícola, industrial, servicios, turismo, cultura y la biodiversidad e igual desde lo urbano.

En la última década del siglo pasado estuvo caracterizado por la elaboración de textos que hablaban de una nueva forma de acceder a lo que hasta entonces se había conocido como la oposición campo-ciudad, en un intento por reconciliar un “conflicto” histórico entre lo rural y lo urbano. Uno de los principales rasgos del periodo mencionado es el uso de categorías diferentes para la definición de lo “nuevo”, acuñando para el caso de la ciudad términos que ahora se usan cotidianamente como megalópolis, ciudad región (Geddes, 1985: 46-48, cit. por Delgado, 1996:60), y nueva periferia (Hiernaux, 1995). En cambio en el ámbito de estudio de lo rural, algunos autores la ven como nueva rusticidad (Arias, 1992), agricultura urbana (Torres Lima, 2000a y 2000b), pero que cayeron en desuso por algún tiempo, como el de urbanización del campo (Ramírez, 1995). Todos tienen en común que se articulan en lo que se ha llamado nueva ruralidad. (Ramírez, 2003)

El crecimiento de las ciudades ha adquirido dimensiones nunca antes exploradas, que sobrepasan la frontera urbano-rural y se enmarcan en procesos de corte regional, que

se reflejan en una realidad cada día más complicada. Al mismo tiempo, las transformaciones del campo también han sido dramáticas, por lo que se requiere identificar qué elementos de lo viejo permanecen y en dónde se ubica la novedad de los problemas, con situaciones que se desconocían y hacen aparecer todo como nuevo. Por estas razones, es impostergable discutir sobre las diferentes formas en que se pueden descubrir, conceptualizar o analizar estos procesos, con el fin de mejorar la comprensión y organización de las ciudades y del campo (Ramírez, 2003).

1.5. Marco normativo

En el Ecuador las comunidades, barrios, parroquias, cantones, provincias y sus habitantes, tienen la norma constitucional para mejorar su desarrollo es así que en el Artículo 95 dice:

Las ciudadanas y ciudadanos, en forma individual y colectiva, participarán de manera protagónica en la toma de decisiones, planificación y gestión de los asuntos públicos, en el control popular de las instituciones del estado y la sociedad, y sus representantes, en un proceso permanente de construcción del poder ciudadano (Constitución de la República, 2008).

La participación ciudadana en todos los asuntos de interés público es un derecho, que se ejerce a través de los mecanismos de la democracia representativa, directa y comunitaria de la misma forma según el Artículo 100 de nuestra Constitución de la República, menciona:

En todos los niveles de gobierno, se conformarán instancias de participación integradas por autoridades electas, representantes del

régimen dependiente y representantes de la sociedad del ámbito territorial de cada nivel de gobierno. (Constitución de la República, 2008)

Y en el Artículo 279 de la misma Constitución dice:

Que se preverá la creación del Sistema Nacional de Planificación que organizará la planificación para el desarrollo...con la participación de la ciudadanía (Constitución de la República, 2008).

En cambio El Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización (COOTAD) en el artículo 40 define:

A los Gobiernos Autónomos Descentralizados provinciales son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, administrativa y financiera. Estarán integrados por las funciones de participación ciudadana; legislación y fiscalización: y, ejecutiva, previstas en este Código, para el ejercicio de las funciones y competencias que le corresponden (COOTAD, 2011).

La sede del gobierno autónomo descentralizado provincial será la capital de la provincia prevista en la respectiva ley fundacional en el artículo 295 del COOTAD referente a Planificación del Desarrollo dice:

Los gobiernos autónomos descentralizados, con la participación protagónica de la ciudadanía, planificarán estratégicamente su desarrollo con visión de largo plazo considerando las particularidades de su jurisdicción, que además

permitan ordenar la localización de las acciones públicas en función de las cualidades territoriales (COOTAD, 2011)

Como menciona en la Constitución de la República del Ecuador y el COOTAD, contamos con las herramientas necesarias para la que la ciudadanía participe activamente de los procesos de desarrollo, que sus localidades deben ser discutidos y socializadas, pero sobre todo deben ser planificados por la misma comunidad o localidad.

CAPITULO DOS

Las Vías y la movilidad en el Ecuador

Para el desarrollo de las localidades la infraestructura vial, en términos geográficos y socio-económico, cumple un rol clave en la integración de los territorios tanto en la movilización como en la intercomunicación de las diferentes poblaciones del país, hay que tomar en cuenta que la vía o camino es el lugar donde transitan personas, animales o vehículos, es decir, que es el acceso a los mercados, el turismo y la educación entre otras actividades que se puede tener si se cuenta con esta infraestructura en país (Senplades, Atlas Geográfico, 2013).

En el panorama territorial se asienta la problemática de la movilidad; es así que a partir de hallazgos se puede afirmar que la expansión de la ciudad está relacionada directamente con los problemas de movilidad tales como: mayor necesidad de traslados y a mayores distancias, crecimiento del parque automotor y por lo tanto aumento de la contaminación ambiental, aumento de riesgo en la circulación y movilidad de actores vulnerables como peatones y ciclistas, inequidad e inseguridad (Gordón Salvatierra, 2012).

En el Ecuador existen una variedad de tipos de movilización que de una u otra forma ayudan con el dinamismo tanto económico como social de los diferentes territorios que tienen cerca o por donde pasan estas vías (Gordón Salvatierra, 2012).

Echando una mirada desde lo económico, para las instituciones públicas, resultarían costosas las provisiones de infraestructura de seguridad y al ser periféricas tendrían un costo de traslado por desplazamiento, no solo a los usuarios sino también al Estado es por eso que se pueda decir que la movilidad es un factor que contribuye con la

competitividad a medida que facilita las actividades productivas y económicas del país (Gordón Salvatierra, 2012).

Para ello nuestro país cuenta con toda una gama de transportes que cumplen con su trabajo, esto en el marco de que los usuarios decidirán si son o no especializados en el ramo y cumplen o no con su trabajo, pero en particular están como parte de la cadena de producción los mismos están distribuidos de la siguiente manera: Transportes terrestre, Transporte aéreo, Transporte marítimo, Transporte Fluvial, y Transporte férreo (Senplades, Atlas Geográfico, 2013).

Las diferentes localidades como entes productivos desde que se inventó la rueda se ven influenciados directamente por el sector del transporte, pues es considerado como parte del mismo proceso de producción, ya que tiene mucha influencia en el sector, ya que sin este sector los productos que son perecederos y tienen que salir a la comercialización a tiempo y en muchos casos cubriendo largas distancias desde los centros de producción hacia los mercados locales, no lo podrían hacer.

El transporte de alimentos es una operación muy compleja, en la cual los productos frescos o procesados son movilizadas ya sea en bruto o elaborados, para su consumo directo o para ser usados como materias primas o ingredientes en procesos de manufactura o preparación de alimentos u otros productos no alimenticios. El transporte de alimentos es único ya que los materiales agroalimentarios son entidades bioquímicas muy complejas, susceptibles de ser dañadas por diferentes agentes tales como calor, humedad, luz, y otros factores físicos y bioquímicos, microorganismos (FAO, 2004).

2.1. La Política Vial

El Gobierno Nacional del Presidente Rafael Correa dispuso al Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) en conjunto con La Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) y con la Policía Nacional, crear una propuesta en materia de movilidad, que se apoya en una visión de país en post del cambio de la matriz productiva y que estén alineadas al Plan Nacional de Desarrollo y a la Estrategia Nacional 2022, estructurándose de la siguiente manera.

En su estructura el plan estratégico vial la que tiene como misión la rectoría del Sistema Nacional del Transporte Multimodal formula, implementa y evalúa políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos que garantizan una red de Transporte e Infraestructura, seguro, competitivo y de calidad, minimizando el impacto ambiental y contribuyendo al desarrollo social y económico del país. Su visión es ser el eje del desarrollo nacional y regional mediante la Gestión del Transporte Intermodal y Multimodal y su Infraestructura con estándares de eficiencia y calidad para contribuir al desarrollo del país a través de la formulación de políticas, regulaciones, planes, programas y proyectos, que garanticen un Sistema Nacional del Transporte Intermodal y Multimodal, sustentado en una red de Transporte e Infraestructura con estándares internacionales de calidad, alineados con las directrices económicas, sociales, medioambientales y el plan nacional de desarrollo. Sus objetivos del plan son: a). Incrementar el nivel del servicio de la infraestructura del transporte, b). Incrementar el nivel de seguridad de las vías, c). Incrementar la cobertura de transporte con un servicio de calidad, d). Incrementar el nivel de servicio de la Institución MTO, e). Incrementar la seguridad en la operación del transporte y e). Incrementar la calidad de la educación vial (MTO, Plan Estratégico de Movilidad, 2007).

2.2. La Red Vial del Ecuador

En el Ecuador la situación vial está distribuida en: 5.615 Km son vías pavimentadas, 25.487 Km son vías afirmadas o vías con una capa delgada de asfalto y 12.096 Km. corresponden a caminos de tierra o con una capa de material mejorado y está dividida en tres categorías: La red vial Estatal, la red vial provincial y la red vial cantonal (MTOP, Estadísticas de Transporte, 2007).

La Red Vial Estatal está a cargo o su competencia la tiene el Ministerio de Obras Públicas (MTOP) y son aquellos definidos como Corredores Arteriales, es decir que unen o conectan en el continente a las capitales de provincia, los principales puertos marítimos con la Amazonía, los pasos de frontera que sirven para viajes de larga distancia, las que deben permitir alta movilidad (MTOP, Estadísticas de Transporte, 2007).

La Red Vial Provincial, definidas como Vías Colectoras; caminos de mediana jerarquía cuya función principal es recolectar el tráfico de las zonas rurales hacia los corredores arteriales, están compuestas por ejes longitudinales y transversales hasta los principales centros poblados del país como las capitales de provincia y ciudades importantes entre ellas. (MTOP, Estadísticas de Transporte, 2007).

La Red Vial Cantonal se considera a este el tráfico vehicular sin mayor variación o limitado recoge el tráfico de las cabeceras cantonales y parroquiales, intersecciones, entronques con otras vías y límites provinciales, es decir unen a los poblados entre parroquias y además entre cantones (Senplades, Atlas Geográfico, 2013).

2.3. Tipos de Transporte del Ecuador

En el Ecuador la movilidad está enmarcada por los distintos tipos de transporte, los mismos que circulan por las vías o redes viales que cuenta nuestro país, para lo cual nos haremos referencia a tres de los principales por su importancia, los mismos que son generadores de recursos de forma directa o indirecta para las diferentes localidades que conectan, ayudando a promocionar como por ejemplo turísticamente o simplemente transitando por las carreteras del país.

El transporte de pasajeros (buses, busetas, taxis, rancheras o chivas, entre otros vehículos que sirven para movilización de personas en todo el territorio nacional), tiene un crecimiento lento como consecuencia del incremento de los vehículos livianos informales y por el retiro de las unidades con más de veinte años de servicio, por las campañas en favor del ambiente se realizaban chequeos periódicos a los buses y transporte pesado, pero por acuerdos entre el sector también llamado del volante, ahora solo se realizan controles técnicos una sola vez al año en las ciudades de Quito, Cuenca, Guayaquil y Santa Elena y en el resto del país solo se realizan chequeos manuales es necesario recalcar que las el transporte de pasajeros lo realizan en su mayoría empresas privadas y se los llama habitualmente “Servicio de Transporte Público”, que más allá de serlo, tiene un gran cantidad problemas y conflictos por su mal servicio en todo el país, en cuanto a infraestructura los terminales terrestres existen por lo menos en cada una de las ciudades principales como: cabeceras cantonales, provinciales, y en la capital de la república existen dos, uno la norte en el sector de Carcelén y otro al sur en el sector de Quitumbe (Senplades, Atlas Geográfico, 2013).

El transporte de carga por su parte también ha tenido un incremento no muy acelerado, es decir que ha tenido un incremento del 45% en su número de unidades en un periodo

de una década, pero al igual que el transporte de pasajeros necesitan hacer revisiones técnicas periódicas para poder circular en nuestro país. Esto en un principio sirvió para bajar los índices de accidentalidad en las vías en el Ecuador, pero según los reportes de la policía van en aumento de nuevo en el índice⁸ (Senplades, Atlas Geográfico, 2013).

Como podemos darnos cuenta en la tabla de accidentalidad, pese a los controles, radares y otros dispositivos que tanto el gobierno central como el gobierno municipal han instaurado los incidentes de tránsito siguen siendo altos en especial en las provincias de Pichincha y Guayas. Las estadísticas

El transporte férreo del país tiene una infraestructura de 965,5 Km rehabilitadas a través de obras civiles en los últimos veinte años, realizando un conjunto de obras adicionales para que para la preservación de las vías y evitar la destrucción de las mismas y su mantenimiento adecuado para ser usadas principalmente en el transporte turístico del país, este. (Senplades, Atlas Geográfico, 2013).

Cuando nos referimos al tren en el Ecuador hacemos una retrospectiva desde sus inicios en los diferentes gobiernos como: de Gabriel García Moreno, Ignacio de Veintimilla, José María Plácido Caamaño, el Gral. Eloy Alfaro; culminado esta prioritaria según (Pino, 2017), esta obra es para la progreso del país. Su avance tanto en la infraestructura como en su desempeño; en la actualidad se ha transformado en uno de los iconos turísticos del país y el servicio emblemático que presta el Tren Crucero, galardonado varias veces por autoridades en servicio de turismo extranjeras pues lo han considerado como uno de los mejores del mundo.

⁸ Ver Anexo: Tabla 2 (SINIESTROS Y LESIONADOS EN CARRERTERAS)

Como ya se mencionó esta magnífica y primordial obra la comenzó Gabriel García Moreno luego para que unir la Sierra con la Costa hasta que el 25 de junio de 1809 llegó el primer tren ecuatoriano a la estación de Chimbacalle (Pino, 2017).

El tren es uno de los atractivos entre los destinos turísticos más importantes del Ecuador, en la actualidad la ruta de la Avenida de los Volcanes, ofrece frecuencias de jueves a domingo. La ruta parte de la estación de Chimbacalle en la ciudad de Quito, pasa por Tambillo, Machachi, El Boliche y Lasso antes de arribar a la estación de Latacunga (PDOT GAD Latacunga, 2016).

El transporte y tráfico aéreo. Su infraestructura es uno de los motores que mueven el desarrollo del país en el interior como a nivel internacional, especialmente el nuestra amazonia se ha convertido en un transporte fundamental por la dificultad y distancia del territorio. A los aeropuertos de Quito, Guayaquil, Esmeraldas y Latacunga, salen y llegan pasajeros y carga nacional e internacional, así como los de la “Comunidad Andina”, contando además un sinnúmero de aeropuertos y pistas de aterrizaje en distintas ciudades principales (Senplades, Atlas Geográfico, 2013).

2.4. Eje Vial o Troncal Vial del Ecuador

La función principal de la red estatal o troncal es dar conectividad al sistema de asentamientos poblados a nivel regional y nacional, con velocidades de operación restringidas según el tipo de vehículo. La red estatal que conecta al cantón Latacunga es la Troncal de Sierra – Panamericana (PDOT GAD Latacunga, 2016).

La carretera Panamericana se constituye en la espina dorsal de la red de carreteras del Ecuador. Este eje vial central atraviesa todo el país de norte a sur, conectando las

principales ciudades del callejón interandino con la costa y oriente ecuatoriano. (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2013).

La vía E35⁹ o Troncal de la Sierra es una vía primaria y parte de la panamericana del corredor arterial estatal, la misma que atraviesa casi todas las provincias de la sierra ecuatoriana como: Carchi, Imbabura, Pichincha, Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo, Cañar, Azuay y Loja con un total de 1'100.200 km (MTOP, Estadísticas de Transporte, 2007) en todo su trayecto; en el gobierno de Eco. Rafael Correa se inició una serie de obras en infraestructura de vías y carreteras en todo el país por lo que a partir de 2008 se inició el Plan Estratégico de Movilidad.

Para conseguir este objetivo el Gobierno Nacional, en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas concesionó la vía Ampliación de la vía a 6 carriles, Jambelí - Latacunga - Ambato y otras que estaba en la planificación de las vías según la importancia y necesidad de las mismas a Panavíal S.A., del Grupo Herdoíza Guerrero, holding que abarca varias empresas dedicadas a la construcción de obras civiles e infraestructura, concesión, mantenimiento y señalización vial.

2.5. El Proyecto: Ampliación de la vía a 6 carriles, Jambelí - Latacunga - Ambato

Este proyecto tiene como fin de empatare con la troncal E35 y unir principalmente a dos Provincias como la de Cotopaxi y Tungurahua teniendo un total de 90 Km de longitud el mismo que en su primer tramo tiene una longitud de 47.7 kilómetros, en el segundo tramo una longitud de 15.3 Kilómetros, el tercer y último tramo la longitud

⁹ Ver Anexo: Tabla 3 Fuente: MTOP, Estadísticas de Transporte, 2007: Corredor Arterial

de 27.0 kilómetros teniendo como titular del proyecto el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Esta vía une en la región Sierra Centro Provincias de Cotopaxi y Tungurahua para lo cual es considerado uno de los ejes comerciales más importantes del Ecuador, por conectar a las provincias de Pichincha, Cotopaxi y Tungurahua, conocida por su desarrollo económico en la industria, ganadería, agricultura y turismo. La ampliación de la vía a 6 carriles entre Jambelí y Ambato incluye 2 pasos laterales uno en la población de Lasso en el Km 5 y el segundo entre Latacunga y Salcedo en el km 27, adicionalmente tiene 3 puentes, 14 Intercambiadores de tráfico, 6 Pasos de ferrocarril, 6 Pasos. Adicionalmente, se construyó la vía de acceso al Aeropuerto de Latacunga a 4 carriles, que contempla 2 puentes adicionales.

El Plan de Manejo Ambiental del proyecto valora los beneficios socio-económicos que traerá la construcción y puesta en servicio de la autovía, esto es, la confiabilidad de la vía y del tráfico vehicular bajo todas las condiciones climáticas y horas de circulación, la reducción del tiempo de viaje y de los costos de transporte, el incremento de la vida útil de los vehículos automotores, el mejoramiento del acceso de la población local a los mercados, a la atención médica oportuna, a los servicios sociales y equipamientos urbanos y rurales, el fortalecimiento de las actividades productivas y de servicios, la revalorización de las fincas, predios y construcciones urbanas y rurales de la extensa zona de influencia del proyecto vial (Latacunga, Saquisilí, Pujilí, Salcedo, Ambato) y el sin número de poblados existentes en la zona en definitiva, un aparente mejoramiento que según el gobierno en la calidad de vida material y cultural de la población asentada en la zona de influencia del proyecto, o fuera de ésta, pero que

utilizará en forma permanente u ocasional la autovía proyectada (Ministerio de Transporte y Obras Públicas, 2013).

CAPITULO TRES

La población de Lasso: antes y después de la ampliación vial

En la Provincia de Cotopaxi, el Cantón Latacunga entre sus 10 parroquias se encuentra San Lorenzo de Tanicuchí, ubicada a 20 Km al noroccidente de la capital de esta provincia. Según el (Inec, 2010) en sus datos de población para el año de 2010 se censaron un total de 12.831 habitantes de los cuales 6.575 son mujeres y 6.256 son hombres, de estos 10.641 son pobres y 2.145 no son pobres, mientras que la diferencia (45 personas) no hay especificación si son o no ricos o pobres, pero una de sus poblaciones importantes es la de Lasso, “eje trascendente e histórico por ser el paso y estación del ferrocarril y antes de construcción de la nueva carretera, cruzaba por su población la panamericana que comunicaba a las poblaciones del norte incluyendo a Quito con las ciudades del centro y sur del país” (GAD Tanicuchí, 2014).

Los límites de La Parroquia de Tanicuchí son los siguientes: Al Norte: La parroquia de San Juan de Pastocalle, Al Sur: La parroquia de Guaytacama, Al Este: La parroquia de Mulaló, Al Oeste: Las parroquias de Toacaso y Guaytacama, así mismo tiene 28 barrios entre los cuales se encuentra la población en estudio: Centro, La Floresta, Santa Clara Centro, Cajón Veracruz, Santa Ana Centro, Santa Ana Alto, Rioblanco Alto, Rioblanco de Lasso, **Lasso**, La Florida, El Vergel, Rayo Cruz, Santa Clara Norte, Coba Santa Clara, Goteras Yáñez, Goteras Cinco de Junio, Pucara, San Antonio de Luzun, Llactayo Grande, Llactayo San Isidro, San Vicente de Tashima, Samilpamba, El Calvario, Chilcapamba Sur, Chilcapamba Norte, San José, San Pedro y San Andres.

En Tanicuchí se encuentra la zona industrial de Lasso que crece de una manera desordenada, sin embargo es una fuente importante de empleo para el sector. Tiene en sus alrededores una cantidad de empresas como: Aceropaxi (Novacero), Indulac, La Avelina, Lácteos Tanicuchí, productos Familia (Sancela), Aglomerados Cotopaxi, Textiles Río Blanco y gran variedad de empresas florícolas (PDOT GAD Latacunga, 2016).

La población de Lasso está atravesada por una vía principal que hace algunos años era conocida como Panamericana. Esta comunicaba las provincias del norte, con el centro y sur del país; lo que hacía propiciar que una cantidad muy importante de personas que viajaban de placer o trabajo, visiten este sector generando entradas importantes y el sustento de muchas de sus familias, dinamizando la economía del sector. Es necesario que al referirnos a esta localidad comparemos como vivían los lugareños cuando sus negocios eran prósperos y sus ingresos eran a diario, es decir “el antes” de que la nueva vía o la autovía Jambelí - Latacunga - Ambato), la dejara de lado; y hacer un análisis sobre los momentos actuales que determina la nueva forma de vida que les tocó vivir a los habitantes de esta localidad, enfrentando a dos diferentes posiciones: por un lado un aparente desarrollo del país al mejorar el sistema vial ya por que circula todo el tránsito tanto el transporte pasajeros y transporte de carga y reduce veinte minutos el viaje a la ciudad de Ambato; y por otro lado el desarrollo sustentable de las localidades que al no ser una población importante la dejan de lado de la planificación estratégica gubernamental, sin importar el costo social que estas decisiones implican para sus habitantes.

El proyecto de modernizar y mejorar la movilidad en el Ecuador es muy importante, es de considerar que hacía falta un cambio, la ampliación de algunos tramos, en fin,

una reestructuración del sistema vial del país; eso en verdad no genera disminución, pues en cuanto al tiempo de viaje entre provincias ha disminuido, los accesos a ciertas partes del Ecuador han mejorado, pero lo que se ha hecho con otros sectores han cambiado la forma de vida de sus habitantes, como en la población Lasso, una localidad muy popular y que ha tenido un proyecto de vida sustentable, ya que por sus restaurante de comida típica y otros negocios que complementaban las necesidades de los visitantes, estaba considerada parada obligatoria por los conductores, turistas nacionales y extranjeros los cuales la frecuentaban, Carla Yáñez costeña de nacimiento:

Comenta que le gustaba pasar por ahí y que en el pequeño mercado, vendían unas “tortillas de maíz con queso” muy exquisitas dijo; y que ahora ya casi no pasa pues de cierta manera por la nueva vía, hay que estar pendientes para no pasarse pero sobretodo es el hecho que ahora toca desviarse y eso toma más tiempo que antes, la gente del lugar no sabe sobre con qué términos las autoridades toman esas decisiones pues muchos dicen que no los han consultado (Yáñez, 2016).

La población de Lasso, es uno de los 28 barrios de la parroquia de Tanicuchí que se encuentra a 999 m.s.n.m. aproximadamente con un clima que tiene una variación de temperaturas que va desde 14°C a 22°C con un promedio de 18°C con vientos fuertes en verano. Es una zona apta para la agricultura y la ganadería, siendo una zona tradicionalmente lechera, Su vegetación se encuentra muy alterada; se observa en ciertas áreas dedicadas al pastoreo con áreas para el manejo de la ganadería, además el cultivo de gramíneas y tubérculos entre otros, cuenta en la actualidad con la

cooperativa de transporte Lasso que en 2015 tenía un total de 20 unidades activas para el transporte de pasajeros. (PDOT GAD Latacunga, 2016).

Lasso es una de las poblaciones en peligro por encontrarse en zona drenajes naturales o lahares y afectación de las cuencas hidrográficas por la acción eruptiva del volcán Cotopaxi, que se encuentra en actividad volcánica. La población se encuentra en zona de lahares, fenómenos destructivos que se derivan de la fusión del hielo glaciar del volcán es por eso que en el lado sur del Cotopaxi. La población de **Lasso** al igual que, Latacunga, Salcedo y Patate sería afectadas si este evento se produjera (PDOT GAD Latacunga, 2016).

Lasso antes de la construcción de la nueva panamericana era una próspera población. La presencia de la carretera hacía que el tránsito pesado o de carga, de pasajeros y turistas que visitan las ciudades del centro y sur del país parando en Lasso, esto motivo que proliferara una variedad de negocios entre los cuales se destacaba el mercado, los restaurantes de comida típica, vulcanizadoras, farmacias, estaciones de servicio (gasolineras), tiendas de abarrotes, alquiler de camionetas y otros negocios complementarios que hacían dinamizar su economía y daba sustento a muchas de sus familias, pero sobretodo como parada casi obligatoria, hacía de esta localidad un centro turístico que se mantuvo así por muchas décadas como lugar turístico y de abastecimiento transformándose en uno de los polos de desarrollo de esta parroquia.

Quienes más se beneficiaban eran los dueños de restaurantes y comercios, los que trabajaban en ellos, pues daban trabajo a personas del lugar así como tiendas y otros pequeños negocios que perdieron dinero por la falta de clientes.

La construcción de la nueva carretera o “Autovía Jambelí – Latacunga” parte de la vía E35 o panamericana, trajo consigo un sin número de problemas ya que los vehículos

que pasaban por el centro de esta población dejaron de hacerlo desde algunos años, los mismos eran fuente de ingresos económicos para la localidad que por la actual falta de usuarios o compradores. Este sector de la población de Lasso ha tenido que cambiar radicalmente su vida de diversas formas como migrar de ciudad, cambiar de negocio o peor aún cerrar y alterando su mismo estilo de vida.

Las puertas de los negocios que servían como parada provisional para conductores y viajeros en Lasso hace algunos años estaban abiertas antes de las 10:00 am, pero el movimiento en esta zona cambió desde que se abrió la nueva vía de la Panamericana Sur que ya no pasa por Lasso. Homero Rosero Propietario de uno de los restaurantes de la localidad, realizó una entrevista al matutino (El Comercio, 2015), en el que comenta:

Hace seis meses volví a abrir, porque me - tocó cerrar y poner mi restaurante en Latacunga -, dice Homero Rosero, propietario del restaurante “La Casa de la Gallina Criolla. Este local, que funcionaba en la vía principal desde hace casi 20 años, fue uno de los perjudicados por la falta de movimiento.

Según Rosero, cuando la Panamericana cruzaba la parte poblada de Lasso, comercializaba hasta 40 platos y 30 almuerzos a diario. Hoy, hay días en que vende, con suerte, siete platillos. El desvío lo hicieron de la noche a la mañana, a la población no le avisaron. Nos tomó de sorpresa. Económicamente nos afectó bastantísimo (El Comercio, 2015).

Así mismo la Señora Bertha Mena propietaria de otro local donde vendía almuerzos comenta sobre el mismo tema:

A los que pasaban por la vía ya no vienen y esto hizo que también deje su negocio y puso en arriendo el inmueble. Dentro de un programa de ayuda del Patronato Municipal instaló un quiosco ubicado cerca del nuevo Centro de Salud. “Lasso se cayó totalmente, se acabaron los negocios. Dando gracias a Dios por este Centro de Salud estamos saliendo (Mena, 2015).

Por otro lado Carlos Pacheco también morador del sector comenta:

Hoy Lasso en todo la mañana luce casi desolado, no funcionan todos los servicios. Debido al movimiento anterior que motivaba el paso de la Panamericana se instaló la sucursal de una entidad bancaria, oficinas de servicios públicos y hasta una estación de bomberos. De hecho, en Lasso se inauguró hace seis meses un nuevo Centro de Salud tipo C¹⁰, que atiende a cerca de 3.000 pacientes a día¹¹, afirma además que cuando se inició la construcción del nuevo Centro de Salud les hablaron de varias obras complementarias, para beneficiar a la población. “Nos ofrecieron plataformas turísticas, espacios verdes y muchas cosas que hasta ahora no nos han cumplido”. Pero los más afectados, indica, son los negocios de comida. Para Pacheco, los dueños de estos locales se dedicaban más a la venta de platos típicos, pero ahora ofertan almuerzos y comida para los trabajadores de las fábricas cercanas en este sector. Según este dirigente, en Lasso funcionan cerca de 10 restaurantes y más de 30 tiendas, farmacias, ferreterías.

¹⁰ Ver Anexos: Tabla 4 Fuente: Distrito de Salud No. 05 D01 Latacunga, 2014

¹¹ Ver Anexos: Tabla 5. Fuente: Distrito de Salud No 5, (2014): Tasas de Atención Paciente por Género

“Pasando la zona poblada de Lasso, hay un intercambiador que se anuncia con un letrero. Pero, 300 metros más al sur (con dirección a Latacunga) no hay salida, según una señal de tránsito” (Pacheco, 2015).

Menciona demás que en la salida por la falta de señalización se han perdido muchas vidas, es por esa razón que otro puente peatonal también es necesario, afirma Pacheco; y esta obra no consta en la agenda para este año.

Javier Morales Coordinador técnico de Ministerio de Salud Pública del Ecuador comenta que los moradores de la población en donde habitan cerca de 1.200 personas están a la espera de una obra que asegura, que quedó inconclusa. Se trata del intercambiador sur de Lasso, que da una salida desde esta localidad hacia Latacunga, los moradores se trasladan con frecuencia para dirigirse a sus sitios de trabajo, hacer diligencias o comprar abastos en esta ciudad que tiene uno de los importantes mercados tanto de abastos como de productos agrícolas del centro del país.

Vinicio Yáñez, Presidente de la Junta Parroquial de Tanicuchí señala que:

A Lasso le corresponde cerca de USD \$ 20.000 de presupuesto para obras como bordillos, aceras, canchas y baterías sanitarias. “Nosotros como gobierno parroquial tendríamos que gestionar para que haya la obra de compensación que es muy necesaria para el sector, pero con el presupuesto que tenemos no podemos.

Pero Javier Castellano, jefe de la Dirección Provincial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en Cotopaxi, indicó:

Que se está analizando la posibilidad y la factibilidad de ejecutar este trabajo. Según Castellano, el pedido pudo estar previsto en la administración anterior, ya que este funcionario asumió el nuevo cargo hace tres semanas.

En contexto la instalación de un nuevo Centro de Salud le devolvió a Lasso parte del movimiento que perdió con el desvío de la Panamericana Sur, como compensación a esa obra, los moradores pidieron una salida sur hacia Latacunga, que aún está en análisis para su ejecución.

Según el Gobierno Central a través del Ministerio de Salud dotó a Lasso de un centro de salud tipo “C”, en que se atiende a los pacientes las 24 horas; siendo atendidos en el año 2014 un total de 33.573 de los cuales 20.319 fueron Mujeres y 13.254 fueron los hombres atendidos en esta unidad de salud (MSP, 2015).

La estación del tren por otro lado, en la población de Lasso fue restaurada y reinaugurada en el año 2009, tiene un consultorio médico, rampas y andenes para personas discapacitadas, baterías sanitarias, luces que alumbran las jardinerías por la noche, tomo vida luego de casi un desaparición, ya que estaban en auge a la primera mitad del siglo pasado, cuando el tren era el principal medio de transporte de nuestro país.

3.1. Lasso se quedó con los recuerdos

Sobre este tema el Diario la Hora en su versión electrónica del 19 de agosto de 2016 realiza una investigación sobre este tema evidenciando lo siguiente:

Ni la estación del tren de este poblado es parada obligatoria para los turistas desde que se inauguró la E35, la vía principal que conectaba a

Lasso con Quito pasó a ser de segundo orden, complicando a los comerciantes del poblado.

Luz Fanny Albán tiene 78 años y cuenta que llegó a este lugar cuando tenía 14. Su vida la dedicó a un negocio de comida que durante 60 años atrajo a los viajeros. Esto, porque Lasso era una parada obligatoria para los conductores y la actividad comercial era próspera.

Antes de la apertura de la E35, Albán tenía dinero para ahorrar e invertir. Ahora, en cambio, debe fiar para pagar a proveedores a quienes ya les ha quedado mal porque las ventas bajaron en un 90%, los fines de semana y feriados, que antes eran los días buenos, ahora se venden máximo 50 dólares. (La Hora, 2016)

Actualmente solo hay tres negocios de comida junto a la vía. Pertenecen a personas que no salieron del lugar por su avanzada edad.

El expresidente de la República, Rafael Correa, les ofreció promocionar el poblado, colocando publicidad para que la gente ingresara a Lasso y consumiera la comida tradicional, pero nada se cumplió.

Para Teresa Mejía, quien es comerciante de comida típica y tiene 73 años, se siente olvidada y explica que por su edad no pudo movilizarse a otros lugares cercanos a la E35 para comercializar su comida.

Una de las tiendas tradicionales del lugar cumplió 70 años y la hija de la propietaria, Rita Gallardo, lamenta que con la creación de la E35 los dejaron aislados. Cuando se hizo la carretera les dijeron que les compensarían con la construcción del centro de salud, pero ella

considera que eso no les favoreció en el ámbito comercial ya que las ventas bajaron (La Hora, 2016).

También les ofrecieron repotenciar la estación del tren para los turistas los visiten, pero el lugar está abandonado y tampoco es una parada obligatoria.

Otra situación viven los comerciantes que decidieron ir a la E35 para continuar con su negocio o que por la crisis salieron vender productos tradicionales en la carretera.

Wilson Pullas en este caso que desde hace tres meses vende helados de Salcedo junto a su esposa. En el último feriado vendió 300 helados a 75 centavos, manifestó que si bien la Policía hace patrullajes constantes en el sector, su presencia es insuficiente porque peatones y vendedores se exponen a ser atropellados (La Hora, 2016).

A lo largo de la carretera en el carril sur -norte, desde el intercambiador de Pujilí hasta Saquisilí hay quioscos que los vendedores han instalado con palos y lonas. Pullas quiere ponerse uno, pero no sabe si las autoridades cantonales se lo permitirán.

Hace una semana, las comerciantes de allullas, quesos de hoja y helados de Salcedo que operan en el Intercambiador de Pujilí acudieron al Municipio de Latacunga para pedirle al alcalde Patricio Sánchez que les ayudara con la señalización en el lugar, ya que el peligro en la vía es constante.

Fanny Arcos, integrante de una de las dos asociaciones de comerciantes que trabajan en el lugar, manifiesta que en el paso lateral se producen muchos percances de tránsito por la falta de señalización y que a diario deben sortear el peligro para cumplir su labor. “Desde que se habilitó la E35 las ventas para las comerciantes de allullas, queso de hoja y helados

de Salcedo se han reducido en un 70%”; agrega que funcionarios del Gobierno les ofrecieron la creación de bulevares, pero esto tampoco se ha cumplido (La Hora, 2016).

Los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Provincial, tienen vigencia y validez en tanto están dentro del horizonte temporal para el que fueron previstos. Como también, por el hecho, de que hay proyectos que están iniciando su ejecución, mientras que otros, están culminando.

Sin embargo, una vez que la Constitución y el COOTAD asignaron competencias para cada nivel de gobierno (Gobiernos Autónomos Descentralizados –GAD–, varios de los proyectos identificados en los planes, ya no son competencia de los GAD, otros podrán realizarse por concurrencia, y algunos son privativos del Gobierno Nacional (sectores estratégicos). Esta situación conlleva a realizar una depuración de aquello que le corresponde realizar a los GAD en función de sus competencias y alinearlos al PNBV y la ETN a través, de los objetivos, políticas y metas.

Es necesario y oportuno, pasar de una planificación sectorial (planes provinciales de primera generación) a una planificación por objetivos y metas (de segunda generación) alineada al Plan Nacional del Buen Vivir y la Estrategia Territorial Nacional, como manda la Constitución.

Se debe dar continuidad al proceso de planificación democrática, a través de la elaboración de las Agendas de Inclusión (en proceso de elaboración), Productivas (finalizó la primera etapa), Ambiental, y de Infraestructura. También, al control y rendición de cuentas, a través de los gabinetes itinerantes (este año se realizaron 17 gabinetes con la participación de 5 mil personas), y los mecanismos establecidos en la

Ordenanza del Sistema de Participación Provincial (GAD, 2015).

En cuanto a la planificación vial por parte el Gobierno Autónomo Descentralizado de Cotopaxi es necesario resaltar que en los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDyOT), que implementan los diferentes (GAD) tanto los de las pequeñas poblaciones como de las grandes, a simple vista se nota que la falta de planificación hace que no se cumpla con muchos de los pasos reglamentarios que exige la normativa constitucional como la consulta previa por ejemplo, ya que según versiones de los mismos pobladores de Lasso, no los comunicaron y cuando se realizó la inauguración de la nueva vía, se plantearon formas de remediación o planes de contingencia con obras complementarias a la nueva panamericana como bulevares, nueva señalización, promoción de turismo, entre otras, que las autoridades prometieron y hasta la fecha no lo han cumplido.

En los PDyOT del Cantón Cotopaxi hace referencia al “MODELO TERRITORIAL DESEADO” en el que a manera de introducción hace referencia al marco legal vigente. En el artículo 42 del Código de Planificación y Finanzas Públicas sobre los contenidos mínimos de los planes de desarrollo en el literal b) se establece que para la elaboración de la fase de la propuesta los gobiernos autónomos descentralizados tomarán en cuenta la visión de mediano y largo plazo, los objetivos, políticas, estrategias, resultados y metas deseadas, y el modelo territorial, que debe implementarse para viabilizar el logro de sus objetivos y estos debe ser concomitantemente; en el Artículo 44 sobre las disposiciones generales sobre los planes de ordenamiento territorial, en el literal a) se menciona que los planes de ordenamiento territorial regional y provincial se definirá el modelo económico productivo y ambiental, de infraestructura y de conectividad, correspondiente a su nivel territorial, el mismo que se considerará como insumo para

la asignación y regulación del uso y ocupación del suelo en los planes de ordenamiento territorial cantonal y/o distrital.

A partir de estas directrices y orientaciones legales es fundamental establecer el marco conceptual de la Fase Propositiva en relación a la construcción del Modelo Territorial Deseado. La ordenación del territorio es la proyección en el espacio de la política económica, social, cultural y ambiental de una sociedad, donde se muestran los “sistemas territoriales”, como el resultado interacción de ellas. En este sentido el modelo territorial deseado plasma las actividades, los usos del suelo, los asentamientos poblacionales y sus canales de relación, la infraestructura vial, de comunicaciones entre otros aspectos, que le dan su funcionalidad. Sus orientaciones se enmarcan en: el equilibrio territorial, la integración espacial, la funcionalidad entre actividades, la eficacia y eficiencia económica de las actividades, la accesibilidad al territorio, el uso ordenado del suelo, la previsión espacial de riesgos naturales, el uso sostenible y eficiente de los recursos territoriales. En este contexto, los modelos territoriales los mismos que dirigen, orientan, inspiran y comunican la esencia de un plan o de una estrategia de planificación; son localizables.

En cuanto a la Movilidad, energía y conectividad del mismo documento en una de sus matrices solo se menciona lo siguiente:

Garantizar la interconectividad y la dotación de infraestructura adecuada de calidad e incluyente.

Pero como se ha podido evidenciar en los Planes de Desarrollo especialmente en la actualización (2015) del Cantón Latacunga, solo se incluyen las obras que el gobierno central ha realizado sin comprobar que se ha realizado nuevas planificaciones sobre las diferentes obras que el Cantón y sus habitantes necesitan.

El actual Director provincial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Darwin Espinoza, reconoce que dentro de las obras complementarias consta la creación de bulevares y de puentes peatonales, pero aclara que al momento se realiza un análisis al respecto ya que se tenían definidos algunos lugares para los bulevares pero por la actividad del volcán Cotopaxi se descartaron ya que estaban en zona de riesgo, asegura que las obras complementarias no se las han podido realizar.

CONCLUSIONES

En la población de Lasso la Autovía Jambelí - Latacunga - Ambato, es evidente la afectación social y económica directa y no solo porque sus habitantes dejaron de percibir ingresos porque ya no cuenta con la visita de muchos turistas nacionales y extranjeros que antes dejaban como entrada económica constante; “el progreso” también dejó huellas en sus habitantes ya que vivían del turismo y por ende de los ingresos que estos dejaban los visitantes. El afán de las políticas de desarrollo el gobierno y sus diferentes entidades han cambiado la forma de vida y subsistencia de localidades como es el caso de la población de esta, que hace unos años atrás era un próspero barrio del Cantón Tanicuchí en la Provincia de Cotopaxi, que mejoraba día a día en base a los turistas que la visitaban, pues su principal vía era la Panamericana servía de paso de las provincias de Carchi, Imbabura y Pichincha con el resto del territorio ecuatoriano, por su movimiento económico en su población se instalaron deferentes instituciones como una institución bancaria, bomberos, y diferentes negocios importantes; pero al dejar de ser eje o vía principal, tuvieron que cambiar sus formas de vida de forma emergente.

A pesar que algunas de las obras planificadas por los gobiernos pueden generan buen impacto en la vida de los ciudadanos, no siempre se toman las mejores decisiones, como es el caso de Lasso, pues en cuanto a la afectación, no se respetó a los grupos minoritarios y sobre todo a localidades no sustentables, donde la pobreza se nota en a simple vista. Solo se toma en cuenta las cifras macro y no se reflexiona sobre si un determinada sitio está o no en capacidad de recibir cambios de esta clase, o evidenciar si es sustentable económicamente. Esto se ha observado que no solo en la población de Lasso sino también en su vecina población de Salcedo por citar otro ejemplo, que

también vivía de la visita de turistas, pero sobre todo porque su principal vía era paso obligatorio de todo el tráfico tanto de pasajeros como de carga, al igual que la población de Lasso, se quedó a un lado bajo la premisa del progreso.

Pese a que el gobierno había hecho diferentes propuestas para dinamizar la economía como entregar obras a través del Ministerio de Salud, que inauguró en Lasso el Hospital Tipo “C”, el cual por cifras de la misma entidad gubernamental se atiende alrededor de 3.000 paciente al día, en este mismo sentido también el gobierno terminó con la rehabilitación de la estación del ferrocarril, uno de los principales atractivos turísticos del país, lo que supone, hace dinamizar mejor la economía local, pero esta estación ferroviaria al no ser una parada obligatoria, no genera los recursos necesarios para el sustento económico de sus habitantes, es decir que estas obras no alcanzan la magnitud como cuando la panamericana atravesaba su localidad.

Otro de los problemas que aquejan a esta población es la falta de socialización del proyecto, pues en las diferentes etapas de la construcción de la autovía no se realizó una verdadera participación ciudadana. Al respecto se debería tomar en cuenta los criterios de la población al intervenir en las localidades, pues trabajar en conjunto con los habitantes de las localidades sirve para realizar verdaderas evaluaciones o diagnósticos participativos para evitar que ciertas localidades tengan retrocesos y terminen empobreciéndolas más, los pobladores realizan críticas a los equipos técnicos de las diferentes entidades tanto gubernamentales y no gubernamentales que mientras realizan sus trabajos, cumplan con las necesidades fundamentales y básicas de una buena gestión de desarrollo, para lo cual se debería ser profesionales o expertos en temas de desarrollo y que al serlo no realicen su trabajo en base a coyunturas en muchos casos políticas.

El punto más crítico de esto, es la falta de seriedad de parte de los constructores de la obra y el mismo gobierno, pues según testimonios se contempló dentro del proyecto obras complementarias como bulevares, paradas, puentes peatonales, señalización y como tarea principal la promoción turística de Lasso, lo que no se ha cumplido, esto sigue generando gran preocupación a sus habitantes, que ven como la población que hace algunos años atrás era muy prospera, hoy cada vez se va quedando abandonada y sin personas que la visiten.

Para la población de Lasso, el cambio de ruta de la panamericana no la llagado a favorecer en muchos aspectos, al concluir debemos hacer una retrospectiva del presente trabajo, analizar y hacer referencia a temas como el Sumak Kawsay o el Buen Vivir, además hacer una breve referencia al tema del Desarrollo Local.

En primer lugar, al referirnos al Sumak Kawsay que desde una perspectiva ancestral que implica la armonía y equilibrio en relación del ser humano con la naturaleza, viviendo en forma plena y complementaria de reciprocidad, que muchos textos actuales lo describen, SENPLADES y la misma CARTA MAGNA, expresa que el Buen Vivir es el bienestar de todas y todos los pobladores del país a través de la interrelación de los procesos sociales y económicos, así como la articulación y la movilidad, que enlazan los asentamientos humanos, que articula principalmente por las vías terrestres de comunicación con las dinámicas humanas.

En segundo lugar tenemos al Desarrollo Local entendido como el proceso de transformación positiva de la economía de una sociedad territorial.

En este sentido la población de Lasso ha tenido un retroceso más que un avance, ya que en procesos como la nula participación ciudadana y los acuerdos de remediación no cumplidos, entre otros de sus problemas surgidos después de la construcción de la

nueva vía, han hecho que esta población tenga que cambiar el estilo de vida de sus habitantes, que por muchos años sostuvo directa o indirectamente la economía de las familias que habitan esta pequeña localidad.

REFERENCIAS

Arocena, J. (1995). *El Desarrollo Local, un desafío contemporaneo*. Caracas: Nueva sociedad.

CONGOPE. (2007). *Objetivos de Desarrollo del Milenio Estado de Situación 2007*. Latacunga: CONGOPE.

Constitución de la República. (2008). *Contitución*. Montecristi: Asamblea Nacional.

Constituyente, A. (2008). *Contitución* . Montecristi: Asamblea Nacional.

COOTAD. (2011). *Codigo Orgánico de Ordenamiento Territorial y Descentralización*. QUITO: MINISTERIO COORDINADOR DE LA POLITICA.

El Comercio. (21 de junio de 2014). El Camino del Inca. *El Camino del Inca, obra maestra de América, ingresa al Patrimonio de la Humanidad*.

El Comercio. (26 de marzo de 2015).

FAO. (2004). *Transporte Rural de Productos Alimenticios en America Latina y el Caribe*. Roma: FAO.

GAD Tanicuchí. (25 de abril de 2014). *Gobierno Autónomo Desentarlizado de Tanicuchi*. Obtenido de <http://tanicuchi.gob.ec/cotopaxi/>

GAD, d. P. (2015). *PDYOT*. Quito: Gad Pichincha.

Gobierno Autónomo Descentralizado, P. (2011). *Rendición de cuentas*. Quito: Gad Pichincha.

Gordón Salvatierra, M. S. (2012). *Movilidad sustentable en Quito*. Quito: ABYA YALA.

Harvey. (2007). Identidades Cartograficas: Los Conocimientos Geograficos Bajo la Globalizacion. En D. Harvey, *ESPACIOS DEL CAPITAL: HACIA UNA GEOGRAFIA CRITICA* (págs. 225-252). Madrid: Akal.

Hernández, D. (2001). *Reseña de La naturaleza del espacio*. México: EST.

Inec. (2010). *Censo de Poblacion y Vivienda*. Quito: Inec.

INEC. (2013). *Anuario de Estadísticas de Transporte*. Quito: INEC.

Juan Cuvi. (2012). Participación, Autonomía y Democracia. *Utopia*, 8-9.

La Hora. (19 de agosto de 2016). Lasso se quedó con los recuerdos.

Latacunga, G. (2016). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*. Latacunga: GAD Latacunga.

Martínez, L. (2000). *Antología de estudios rurales*. Quito: Flacso.

Martínez, L. (2009). “*Vamos dando la vuelta*” *Iniciativas endógenas de desarrollo local en la Sierra ecuatoriana*. Quito: Rispergraf.

Mena, B. (11 de Abril de 2015). NUEvos negocios en Lasso. (E. Comecio, Entrevistador)

Montañez Gomez Gustavo y Delgado, O. (1998). Espacio, Territorio y Region: Conceptos Basicos para un Proyecto Nacional. En *Cuadernos de Geografia*, Vol. N° 1-2 (págs. 120-134). Bogota: Dpto. de Geografia - Universidad Nacional de Colombia.

MSP. (2015). *Tipos de Centros de Salud*. Quito: Ministerio de Salud Publica.

MTOP. (2007). *Estadísticas de Transporte*. Quito: Santa Rita.

MTOP. (2007). *Estadísticas de Transporte*. Quito: Santa Rita.

MTOP. (2007). *Plan Estratégico de Movilidad*. Quito: MTOP.

Pacheco, C. (11 de Abril de 2015). Impementacion de politicas del Estado por el
impacto de la nueva obra. (E. Comercio, Entrevistador)

PDOT GAD Latacunga. (2016). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial*.
Latacunga: GAD Latacunga.

Pilataxi, C. (2014). *Sumak Kawsay Organización y Emprendimiento Productivo*.
Quito: ABYA YALA.

Pino, E. A. (19 de Febrero de 2017). *Enciclopedia del Ecuador*. Obtenido de
<http://www.encyclopediadelecuador.com/historia-del-ecuador/ferrocarril-ecuador/>

Públicas, M. d. (2013). *Plan de Manejo Ambintal*. Quito: MTOP.

Ramírez, B. (Abri de 2003). *La vieja agricultura y la nueva ruralidad: enfoques y
categorías desde el urbanismo y la sociología rural*. Obtenido de Red de
Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal:
<http://www.redalyc.org/comocitar.oe?id=305026632003>

Rosero, H. (11 de Marzo de 2015). Afectación del nuevo intercambiador de Lasso.
(E. Comercio, Entrevistador)

Sánchez, L. (2012). EL ESTUDIO DE LA GEOGRAFIA. En L. Sanchez Ayala, *GEOGRAFIA HUMANA: CONCEPTOS BASICOS Y APLICACIONES*. (págs. 7-18). Bogota: Universidad de los Andes; Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Historia, Educs. Uniandes.

Senplades. (2013). *Atlas Geográfico*. Quito: Instituto Geográfico Militar.

Senplades. (2013). *Plan Nacional del Buen Vivir*. Quito: Senplades.

Toledo, V. (03 de Junio de 2013). *SCIELO*. Obtenido de El metabolismo social: una nueva teoría socioecológica:
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0185-39292013000400004&script=sci_arttext

Torres Dávila, V. H., & Valarezo, G. R. (2004). *EL DESARROLLO LOCAL EN EL ECUADOR*. QUITO: ABYA YALA.

Yañez, C. (23 de Octubre de 2016). Poblacion de Lasso. (G. Quintana, Entrevistador)

Anexos

Anexo 1. Mapas

Mapa 1 Sistema Vial Inca



Anexo 2. Tablas

Tabla 1 Fuente: INEC – Censo de población y vivienda 2010: Población por Área Geográfica

POBLACION POR AREA GOEGRAFICA				
Año	Mujer		Hombre	
	Número	%	Número	%
2010	7'305816	50,04	7'177.683	49,6%
Urbana	4'639.352	51%	4'451.434	49%
Rural	2'666.464	49,4	2'726.240	50,6%

Tabla 2: (SINIESTROS Y LESIONADOS EN CARRERTERAS)

SINIESTROS Y LESIONADOS EN CARRERTERAS								
Eventos	Cotopaxi	Densidad Poblacional	Pichincha	Densidad Poblacional	Guayas	Densidad Poblacional	Orellana	Densidad Poblacional
Total siniestros en las carreteras	427	67 hab./ km ²	10.777	270, 17 hab./km ²	7.893	436,6 hab./km ²	44	6,29 hab./km ²
Total lesionados en carreteras	125		2.166		3.15		8	

Tabla 3 Fuente: MTOP, Estadísticas de Transporte, 2007: Corredor Arterial

CORREDORES ARTERIALES		
Ruta	Descripción	Kilometraje
E 5	Galápagos	38,0
E 15	Ruta Spondylus	750,6
E 25	Troncal Costa	682,1
E 25^a	Troncal Costa Alternativa	11,0
E 35	Panamericana	1.100,2
E 45^a	Troncal Amazónica	805,1
E 45	Troncal Amazónica Alternativa	235,5
E 10	Transversal Fronteriza	590,2
E 20	Transversal Norte	591,5
E 30	Transversal Central	488,3
E 40	Transversal Austral	696,0
E 50	Transversal Sur	307,3

Tabla 4 Fuente: Distrito de Salud No. 05 D01 Latacunga, 2014

Centros de Salud Cantón Latacunga	
Localidad	Tipo
Latacunga	B
Loma Grande	A
Patután	B
San Buena Aventura	B
Lasso	C
Mulaló	A
José Guango Alto	A
José Guango Bajo	A
Colatoa	A
Álaquez	A
Palopo	A
Belisario Quevedo	A
Paolo	A
Toacaso	A
Once de Noviembre	A

Tabla 5. Fuente: Distrito de Salud No 5, (2014): Tasas de Atención Paciente por Género

TASAS DE ATENCIÓN PACIENTE POR GÉNERO			
Unidades Operativas	Hombres	Mujeres	Total
Centro de Salud Álaquez	2.694	5233	1.548
Centro de salud Belisario Quevedo	3.304	5.233	1.909
Centro de salud Calotoa	989	1.767	2.756
Centro de salud Latacunga	16.330	36.158	52.488
Centro de salud José Guango Alto	2.060	3.822	5.882
Centro de salud José Guango Bajo	2.124	4.250	6.374
Centro de salud Tipo C Lasso	13.254	20.319	33.573
Centro de salud Las Pampas	1.137	2.067	3.204
Centro de salud Tipo A Loma Grande	5.418	11.016	16.434
Centro de salud Palo Quemado	1.041	1.538	2.579
Centro de salud Palopo	1.965	4.257	6.122
Centro de salud Tipo B Patután	4.470	9.059	13.529
Centro de salud Tipo B San Buena Aventura	2.758	5.077	7.835